

РОЗВИТОК МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ РІВНОГО: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

К. О. Демчук

Студентка 4-го курсу, група ТТАТ-42, навчально-наукового автодорожнього інституту

Науковий керівник – ст. викладач М. В. Пікула

*Національний університет водного господарства та природокористування,
м. Рівне, Україна*

Нормальне функціонування міського пасажирського транспорту важливе для розвитку соціальної та виробничо-економічної сфери будь-якого міста. У зв'язку з розвитком міста Рівне збільшується навантаження на громадський транспорт, неминуче виникають проблеми, пов'язані з наданням транспортних послуг населенню. Ефективна організація управління міським пасажирським транспортом повинна орієнтуватися на підвищення рівня транспортних послуг пасажиром з урахуванням інтересів підприємств перевізників.

Ключові слова: транспорт, швидкість, послуга.

Нормальное функционирование городского пассажирского транспорта важно для развития социальной и производственно-экономической сферы любого города. В связи с развитием города Ровно увеличивается нагрузка на общественный транспорт, неизбежно возникают проблемы, связанные с оказанием транспортных услуг населению. Эффективная организация управления городским пассажирским транспортом должна быть ориентирована на повышение уровня предоставляемых пассажирам транспортных услуг с учётом интересов предприятий перевозчиков.

Ключевые слова: транспорт, скорость, услуга.

Normal functioning of urban passenger transport is important for the development of social and economic spheres of production and of any city. In connection with the development of Rivne increased load on public transport, there are inevitably problems related to the provision of transportation services. Effective organization of urban passenger transport should be aimed at enhanced levels of passengers transport services, taking into account the interests of the carrier.

Keywords: transport, velocity, service.

Вступ. Сучасний світ характеризується інтенсивною урбанізацією, що сприяє розширенню міст і супроводжується нестримним збільшенням індивідуального автотранспорту. Тому проблема розвитку міського громадського транспорту є надзвичайно актуальною, її вирішення дозволяє зменшити транспортні затори, покращити міську інфраструктуру, покращити екологічну ситуацію у містах тощо.

Автомобільний транспорт (АТ) є основним джерелом забруднення навколишнього середовища, його доля в загальному об'ємі забруднення атмосфери міст складає 50...85 %. Тому реальним способом зменшення викидів автомобільного транспорту є розвиток громадського транспорту та зменшення кількості індивідуальних автомобілів. Ще одним засобом зменшення об'єму шкідливих викидів АТ є застосування в якості палива природного газу, водню, метанолу, а також експлуатацію електроавтобусів.

На початку 90-х років м. Рівне мало більш-менш налагоджений громадський транспорт, де головну роль відігравали автобуси великої місткості та тролейбуси. Пізніше, в умовах переходу до ринкової економіки, міський громадський транспорт пережив значні зміни. Пасажи́рські авто́транспортні підприє́мства (АТП) в результаті приватизації ліквідувались чи перейшли в приватний сектор. Можна вважати, що впровадження ринкових відносин певним чином привело до руйнування існуючої галузевої системи управління автомобільним транспортом.

У процесі демонополізації транспортної галузі утворилася велика кількість приватних перевізників і малих АТН, які не завжди очолили кваліфіковані керівники. Значно скоротилася чисельність автомобілів і автобусів, що обумовлено акціонуванням АТП, виходом їх із підпорядкування державних органів управління транспортом. Важливим питанням стала необхідність збереження парку автобусів, їх оновлення з врахуванням вимог безпеки руху. Існуючий рухомий склад АТ потребує значних витрат при використанні його на перевезеннях пасажирів, що визначає високу собівартість перевезень та їх збитковість. Експлуатація застарілого рухомого складу також не відповідає вимогам захисту навколишнього природного середовища. Замість існуючої системи галузевого управління АТ не було своєчасно створено еквівалентну систему державного управління і регулювання транспортною діяльністю [1].

Результати досліджень. Нині рівненський міський пасажирський транспорт - це 33 маршрути маршрутного таксі, 9 тролейбусних і один - автобусний. Експлуатація приватних мікроавтобусів дещо пом'якшила проблему транспортного обслуговування населення. Але їх масове використання має і негативні сторони:

- мікроавтобуси, що обслуговують населення, на фоні значного росту кількості індивідуальних автомобілів, різко збільшують навантаження дорожньої сітки міста та погіршують екологічну ситуацію;

- експлуатація приватних мікроавтобусів ускладнює, а іноді виключає можливість обслуговування пільговиків та безкоштовний проїзд;

- малоорганізована форма експлуатації приватних мікроавтобусів, відсутність гаражів чи спеціальних стоянок часто утруднює проведення передрейсового технічного огляду автомобілів та медичного огляду водіїв, контролю за дотриманням режиму праці;

- більшість мікроавтобусів мають великий термін експлуатації, що потребує значних експлуатаційних витрат, знижує безпеку дорожнього руху і погіршує екологічний стан.

За даними Управління транспорту і зв'язку м. Рівне міські перевезення у Рівному забезпечують 12 юридичних та 97 фізичних осіб. Існуюча розподілена система перевезень забезпечує сполучення між усіма мікрорайонами міста практично без пересадок. Тільки з мікрорайону "Північний" організовано 16 маршрутів в усі інші мікрорайони.

Час переміщення пасажирів (час руху, висадки-посадки) з будь-якого району в центральну частину міста в основному не перевищує 25 хв. (середня швидкість переміщення – 20...22 км/год лише іноді перевищує 40 км/год.). Мережа електротранспорту покриває 70% густонаселеної території міста. Середня відстань до найближчих зупинок автобусного і електротранспорту повністю відповідає європейським показникам і становить до 300 м в центрі, до 400 м в районах забудови і до 500 м в районах низької забудови. Час руху пасажирів пішки з дому чи від місця роботи до найближчої зупинки в середньому становить 5 хвилин. Середній час очікування на зупинці – 5...10 хвилин для мікроавтобусів і до 15 хвилин - для тролейбусів. Загальні витрати часу на поїздку з будь-якого мікрорайону в центр не перевищують рекомендованого значення – 45-ти , а часто – і 30-ти хвилин.

Найбільш популярним видом транспорту серед малозабезпечених пасажирів є тролейбус, вартість проїзду в якому 1,50 грн, для студентів - 75 копійок. Більшість пасажирів з високим та середнім рівнем доходів віддають перевагу маршрутним таксі на базі мікроавтобусів (вартість проїзду – 2,50грн.).

Всього у режимі маршрутного таксі пасажирів обслуговують 350 одиниць транспорту, переважна більшість яких марки «Богдан», а середній вік транспортних засобів - 9 років. На автобусному маршруті №2 діє 5 автобусів, проїзд - 2 грн. На цьому маршруті забезпечуються і всі види пільгових проїздів.

Найдешевший проїзд - на тролейбусних маршрутах, які обслуговує комунальне підприємство "Рівнеелектроавтотранс" (засноване ще у 1972 році). Обслуговування пасажирів відбувається на дев'яти маршрутах, а саме: №1 - Мототрек - Ювілейне; №2 - Боярка - Льонокомбінат; №3 - Мототрек - Залізничний вокзал; №4 - Мототрек - Льонокомбінат; №5 - Мототрек – РЗВА; №6 - РЗВА – РЗТА; №7 - Боярка – Північний; №8 - Залізничний вокзал - Північний; №9 - Мототрек - Північний. В експлуатації підприємства знаходиться 78 тролейбусів, з них 73 одиниці експлуатуються понаднормово (більше 10 років), середній вік експлуатації 24 роки. Основними моделями рухомого складу є Skoda 9tr (одна з найстаріших моделей), Skoda 14 tr, ЮМЗТ2, ЛАЗ Е-183т (зараз це найновіший тролейбус у Рівному, закріплений на маршрутах №№2 і 7) [2]. Щорічно підприємство перевозить приблизно 30 млн. чол., більша частина яких - пільговики. Оскільки відшкодування з державного бюджету за безкоштовне перевезення пільговиків підприємство не доотримує, відповідно підприємство є збитковим і коштів на оновлення рухомого складу не має.

На сьогоднішня верхня межа вартості перевезень визначається можливостями сімейних бюджетів пасажирів, витрати на проїзд у громадському транспорті яких є значними.

Як показав аналіз, громадський пасажирський транспорт міста Рівне на 82% представлений мікроавтобусами, середній вік яких досягає 9 років. Такий стан не задовольняє в повній мірі транспортну потребу населення і породжує сукупність проблем. Якість обслуговування пасажирів невисока, що обумовлено недостатнім дотриманням графіку руху, дискомфортом поїздки через зношеність та невисокі експлуатаційні характеристики рухомого складу, перевезення понаднормової кількості пасажирів (особливо в годину пік), низьким рівнем дисциплінованості водіїв, які попри заборону продовжують користуватись мобільними телефонами за кермом а деякі навіть палять.

В громадському автотранспорті має місце тіньова економіка, адже в маршрутних таксі діє безбілетна система оплати за проїзд, водії працюють 10...14 годин на добу по 5..6 днів на тиждень. Тіньова економіка в поєднанні з відсутністю необхідної уваги з боку держави (в тому числі - і дотацій) гальмують розвиток громадського транспорту.

Світовий досвід організації і управління міським пасажирським транспортом зараз як ніколи об'ємний і може стати джерелом для запозичення ідей розвитку міського транспорту. Сучасна транспортна політика розвинутих країн спрямована на використання в громадському транспорті комфортних великих автобусів та екологічно чистого наземного транспорту, застосування соціально прийнятних тарифів, підвищення рівня обслуговування пасажирів - щоб населення для щоденних поїздок надавало перевагу економічному громадському транспорту перед власним автомобілем.

Отож, з врахуванням аналізу закордонного досвіду організації громадського транспорту та вивчення стану міського громадського транспорту нашого міста, можна виділити першочергові заходи для покращення функціонування громадського транспорту м. Рівне :

1) введення білетної форми оплати за проїзд, що дозволить контролювати рух фінансових засобів в транспортній діяльності, контролювати пасажиропотоки та сприяючи викорененню тіньової економіки з цієї сфери;

2) заборона експлуатації транспортних засобів з терміном служби більше 15 років. Вилучення з маршрутів старих і некомфортних автомобілів сприятиме підвищенню якості обслуговування пасажирів, зменшить забруднення навколишнього середовища, знижуватиме експлуатаційні витрати;

3) заборона понаднормативних посадок пасажирів і заборона використання переобладнаних автомобілів з метою збільшення посадкових місць. Це дозволить підвищити безпечність і комфортність поїздок для пасажирів;

4) організація спеціальних пунктів (гаражів) для автомобілів, які не паркуються на АТП, що покращить проведення обов'язкових передрейсових техоглядів автомобілів та медоглядів водіїв;

5) підвищення експлуатаційної швидкості рухомого складу з одночасним збереження безпеки руху;

6) покращення якості технічного обслуговування, поточних і капітальних ремонтів;

7) введення дорожніх листів водіїв громадського пасажирського автомобільного транспорту як обов'язкового первинного документа обліку і звітності транспортних організацій;

8) заборона нерегламентованих зупинок і паркування індивідуальних автомобілів на зупинках громадського транспорту;

9) організація диспетчерських пунктів на зупинках громадського транспорту

10) контроль за дотриманням водіями правил дорожнього руху, особливо – заборона водіям розмов мобільним телефоном під час руху, куріння за кермом та розрахунок з пасажиром під час руху;

11) покращення організації вуличного руху для попередження утворення заторів в центрі міста.

Якщо ж розглядати перспективні шляхи розвитку міського транспорту, то можна виокремити таке:

1) реформування громадського транспорту на основі створення сучасної законодавчо-правової і нормативної бази, організаційних, фінансово-економічних і управлінських механізмів – з врахуванням світового досвіду розвитку міського транспорту;

2) підсилення державної підтримки громадського транспорту з допомогою різних форм інвестицій для оновлення рухомого складу, та підтримка держави для залучення не бюджетних фінансових засобів.

3) полегшення податкових зборів для транспортних організацій громадського транспорту, в тому числі - при придбанні та експлуатації транспортних засобів.

Висновки. Щоб вирішити проблеми громадського транспорту м. Рівне потрібна допомога держави – і в сфері правового регулювання, і фінансова підтримка. А першочерговими заходами підвищення ефективності функціонування міського громадського транспорту є:

- введення білетної системи оплати за проїзд;
- введення маршрутних листів водіїв
- вилучення з експлуатації дуже зношених транспортних засобів
- заборона понаднормових посадок пасажирів
- заборона понадурочної роботи водіїв
- відновлення системи дотацій громадському пасажирському транспорту.
- збільшення автобусів великої місткості.

1. Зінь Е. А. Управління автомобільним транспортом : Навчальний посібник / Е.А. Зінь // - Рівне : НУВГП, 2011.- С. 10. 2. http://uk.wikipedia.org/wiki/Рівненський_тролейбус